



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 4 DE NOVIEMBRE DE 2020.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países que se estudiarán en la próxima reunión del WP-15 que tendrán lugar los días 9 al 13 de noviembre. Estudio del Informe de accidentes de mercancías peligrosas durante el 2019 y estudio de la nueva aplicación para la adscripción de consejeros de seguridad.

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocantes dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones: bien de manera presencial en la Sala y bien a través de la plataforma TEAMS.

Participantes presenciales en la reunión:

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ana Rodríguez Gallego, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Enrique Sánchez

Participantes a través de la plataforma TEAMS:

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Luis Martínez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Raquel Fernández, del Ministerio de Sanidad

D^a Ángeles Montero, de la Comunidad de Madrid

D^a Ainhoa González

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, de la Junta de Extremadura

D. Andrés Herbada, de ASTIC/UOTC

D. José Antonio Rodríguez, de CONSEGUR

D. Esteban Pajares, de la Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo

D. José Luis Henche Ramírez

D. Javier Sáez Lozano, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Marino Viguera Martos

D^a Margarita Santamaría

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AUTRANSMER.

D. Jorge Mérida

D^a Josefa Melian Santana.

En Madrid a las 10:00 horas del día 4 de noviembre de 2020, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión Mercancías Peligrosas por Carretera con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP-15 que se va a celebrar del 9 al 13 de noviembre.
- 4.- Informe de accidentes de mercancías peligrosas durante el 2019.
- 5.- Nueva aplicación para la adscripción de consejeros de seguridad.
- 6.- Asuntos varios.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia Garcia comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobada.

Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede del Acta de reunión anterior

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 8 de septiembre de 2020. Se toma nota para corregir un error de transcripción en la referencia al número de una disposición especial (número 650) en la página 15 del acta, también se incorpora al acta al representante de la Junta de Extremadura cuya presencia se omitió por error; al no haber ninguna objeción a la misma, ésta queda aprobada.

Punto 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP-15 que se va a celebrar del 9 al 13 de noviembre.

La reunión se celebra de modo presencial y también a través de la plataforma TEAMS.

D^a Silvia García recuerda que la reunión del mes de mayo se anuló a causa de la Pandemia COVID ´19, por lo que en esta reunión se examinarán todos los documentos presentados a lo largo del año 2020.

A continuación, y sin más dilación, comienza con el estudio de los documentos formales que se han presentado (en el acta sólo se recogen los documentos respecto de los cuales se ha hecho algún comentario):

ECE/TRANS/WP.15/2020/1 Propuesta de Holanda y de CEFIC. Se refiere al transporte a temperatura controlada en los contenedores refrigerados y en los vehículos refrigerados. Propone añadir el aislamiento térmico en la unidad de transporte en unos puntos del capítulo 7 y que los contenedores térmicos deberán cumplir los requisitos del 9.6.1 a) y e) y del 9.6.2 ADR.

D. Jesús Soriano quiere manifestar que FEIQUE está a favor.

ECE/TRANS/WP.15/2020/8. Propuesta de Suiza. La propuesta se refiere al marcado de la unidad de transporte y de contenedores cargados con cantidades limitadas. Proponen eliminar el párrafo 3.4.13.b (relativo a la exención del marcado de placas de color naranja de contenedores), para que los contenedores y vehículos que lleven marcas LQ tengan que cumplir las restricciones de los túneles.

D. Jesús Soriano toma la palabra para manifestar su oposición. Considera que la placa de vehículo LQ y el panel naranja que pueda llevar el contenedor describen riesgos diferentes. Considera por ello que debería mantenerse la situación actual.

ECE/TRANS/WP.15/2020/9. Propuesta de Suiza. El documento presentado por Suiza se relaciona con qué interpretación habría que dar a la información que debe figurar en la carta de porte según el 5.4.1.1.1 f)., es decir, si se refiere a la cantidad realmente transportada o si se refiere a la cantidad presente en el vehículo cuando inició el viaje.

D. José Antonio Rodríguez, considera que la pregunta está vinculada al tema de la exención del 1.1.3.6. y si hay que mantener el valor calculado siempre no entiende la propuesta. Considera que habrá que ir modificando la cantidad transportada a medida que vayan cambiando las condiciones del transporte. En este sentido recuerda que envió hace tiempo una denuncia a D. Eduardo Gómez en la que se denunciaba a un vehículo botellero porque no había transcrito a la carta de porte una descarga de 18 botellas de butano, que le faltaban desde la salida y el conductor no lo fue marcando en la carta para indicar que transportaba 18 botellas menos.

D^a Silvia García comenta que Suiza tiene el mismo parecer y quieren una interpretación al respecto. En el documento no se propone nada, únicamente preguntan.

ECE/TRANS/WP.15/2020/10. Propuesto por Suiza. La propuesta está relacionada con las restricciones en los túneles. Se propone incorporar al 1.1.3.6.4. la referencia a que si el código de restricción de túnel es guion (-) no se aplicaría dicho apartado (1.1.3.6.4)

D. Jesús Soriano se manifiesta en contra de la propuesta; en ésta se habla de los UN 3082 y UN 3077 que tienen el código (-). Piensa que, si Suiza cree que la cantidad, densidad, intensidad del flujo de mercancías del UN 3082 o del UN 3077 es tan enorme, tendrá que aplicar el 1.9 y aplicar restricciones. D. Jesús soriano pregunta por qué Suiza no lo aplica a su transporte nacional.

D^a Silvia García responde que todos los grandes túneles en Suiza son fronterizos. D. Jesús Soriano considera que sería mejor que se aplicaran estas restricciones a ellos mismos en primer lugar.

D^a Silvia García indica que a Suiza les afecta directamente en el transporte internacional, sobre todo, hacia la zona sur; esta zona tiene muchos túneles que son importantes y claves para su transporte con unas longitudes que superan los 20 kilómetros. El tema de las restricciones de túneles para los suizos es totalmente clave. Por ello considera que este tema es mucho más importante para ellos que para nosotros y la problemática no la pueden resolver en el ámbito nacional ya que no es viable.

ECE/TRANS/WP.15/2020/12. Presentado por Alemania. La propuesta se relaciona con las restricciones para el transporte por túneles. Se propone que para los envases vacíos y sin limpiar no se apliquen las restricciones para túneles.

D. José Antonio Rodríguez apoya la propuesta de Alemania.

D^a Silvia García recuerda a todos que a partir del 1 de enero de 2021 en el título del ADR se suprime la palabra “europeo” y que también hay que suprimirla de los Certificados ADR de los vehículos.

Una vez finalizado el estudio de los documentos formales se pasa al examen de los documentos informales (sólo constan en acta los documentos respecto de los cuales se ha hecho algún tipo de observación o comentario).

INFORMAL 5. Presentado por CEFIC. En el documento se llama la atención sobre dos puntos que están bastante interrelacionados en el ADR: los puntos 9.7.5.1 y 9.7.5.2. Se propone la creación de un grupo de trabajo para estudiar este tema. El ADR permite un centro de gravedad más alto que el permitido en Europa en donde existen otras normas que no llegan en ningún momento al extremo recogido en el ADR; sin embargo, les preocupa que en otros países se puedan aplicar normas que excedan de ese límite. También llaman la atención sobre el 9.7.5.2., que hace referencia a la regulación de Naciones Unidas de la norma 111, sobre estabilidad lateral. Por ello, consideran que se deberían analizar más a fondo algunos puntos donde podría haber alguna confusión.

A D. Jesús Soriano le parece razonable cualquier avance que sobre seguridad vial y física se realice, y no solamente con los temas relacionados con el riesgo químico. Recuerda que las estadísticas de accidentes indican que los accidentes de tráfico son los más habituales. Así, el ADR permite los llenados entre 20 y 80 mientras que el estándar europeo establece que los llenados están permitidos entre 70 y 100.

D^a Silvia García recuerda que el accidente más habitual en una cisterna es el vuelco.

Finaliza así el estudio de los documentos tanto formales como informales que se analizarán en la reunión del WP 15.

Toma la palabra D. Jose Antonio Rodríguez para comentar que existe un problema con las exenciones (exención 3.4) de las cantidades limitadas de los gases licuados; indica que la tabla A los recoge en mililitros y en el 1.1.3.6 se recoge en peso (Kg). Hay una discrepancia entre las unidades que se aplican en los dos casos.

D^a Silvia García toma nota para mirarlo con detalle.

A continuación, D^a Silvia García informa a los miembros de la Subcomisión que esta es la última reunión a la que asistirá D. Eduardo Gómez; después de muchos años dedicados al transporte de mercancías peligrosas por carretera, finalmente se jubila y quiere aprovechar esta ocasión para darle las gracias por su labor en este ámbito: por un lado, agradecerle los conocimientos técnicos que ha compartido con todos los que han trabajado con él y también por la amplia visión histórica que le acompaña y que vamos a perder con su jubilación. Por todo ello D^a Silvia le muestra su agradecimiento por el trato que siempre ha mantenido con todos y, en especial, con la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, destacando su amabilidad y cortesía en aras de resolver los problemas que hayan podido surgir en este tiempo.

D. Eduardo Gómez toma la palabra para agradecer las palabras que le ha dedicado D^a Silvia García y comenta que, aunque se jubila legalmente el 31 de diciembre de 2020, empezará a disfrutar las vacaciones a partir del día 1 de diciembre. Indica que cree que deja todo terminado: por un lado, el ADR 2021 está ultimado en su versión que va a publicarse y también la que se publicará en el BOE; hasta el momento el texto no se ha enviado ni al BOE ni a publicaciones porque falta el visto bueno del Consejo de Seguridad Nuclear y del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; una vez recibidos ambos, se mandará a publicaciones para poder disponer de un ejemplar en papel y, en la misma fecha, se colgará en la página web del Ministerio. Recuerda que la versión del ADR 2019 estará en vigor hasta el 1 de julio del 2021, puesto que el período transitorio son los seis meses de todas las ediciones. Por ello, a partir de esa fecha solo será aplicable el ADR 2021.

En cuanto al informe de accidentes, D. Eduardo Gómez presenta a D^a Isabel Freire quien va a exponer el informe correspondiente al año 2019, indicando que, además, es la persona que se va a quedar a cargo, dentro de la Dirección General del Transporte Terrestre, de todo lo relacionado con el transporte de las mercancías peligrosas y perecederas. Indica que la estadística de accidentes del 2020 todavía no está cerrada y que espera que en los primeros meses del año 2021 se pueda presentar coincidiendo con la próxima Subcomisión.

D. Eduardo Gómez quiere también adelantar que se está terminando el periodo correspondiente a la fase de pruebas de una nueva aplicación que, como ya ha comentado en otras ocasiones, contendrá las altas, bajas y las modificaciones de consejeros de seguridad, modificaciones de centros...es decir todo lo que, hasta este momento, tiene que ser presentado en el registro de la comunidad autónoma que corresponda en función del domicilio fiscal de la empresa. Cuando la aplicación esté disponible, todos estos datos tendrán que realizarse a través de internet, al igual que los informes anuales. Todo ello dispondrá de las mismas medidas de seguridad, tanto por parte de la empresa, como por parte del consejero. Manifiesta que su intención la de es que esté funcionando antes de finales de año. Por ello, indica que deberán estar atentos a la página web del Ministerio porque la idea es que, dentro del periodo de los tres meses que hay de plazo para la presentación del informe anual, se puedan rectificar los errores o modificar algún dato si no es correcto.

Cuando esté disponible la aplicación, se enviará a través de la Comisión un link con el enlace para que puedan acceder a la misma. Refiere que la aplicación no va a ser complicada, sino que va a ser bastante sencilla e intuitiva. Recuerda no obstante que, los temas de seguridad con, por ejemplo, la firma electrónica, que hayan podido observarse respecto del informe anual, no son temas que sean competencia de la Dirección General del Transporte Terrestre, sino que son temas de seguridad a nivel del Estado español que deberán ser subsanados previamente para que no se den los mismos problemas que surgieron con la implantación del informe anual de modo telemático.

A continuación D. Eduardo Gómez cede la palabra a D^a Isabel Freire para que presente el Informe de Accidentes correspondiente a 2019.

Punto 4.- Informe de accidentes de mercancías peligrosas durante 2019.

D^a Isabel Freire toma la palabra para presentarse e indicar que, aunque lleva en la Dirección General del Transporte Terrestre desde el año 2016 (en concreto en la Dirección General de Carreteras), desde el pasado mes de febrero forma parte del Servicio de transportes de mercancías peligrosas. A continuación, como ya ha indicado D. Eduardo Gómez, va a hacer una presentación sobre la estadística de los accidentes ocurridos en el año 2019 en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Reconoce que, aunque se valoró la posibilidad de colgar el Informe en la página web del Ministerio sin

hacer ninguna presentación debido a lo avanzado del año, al final se ha optado por presentarlo en la reunión de la Subcomisión. Informa que esta presentación se enviará al departamento de informática para que la incorporen a la página web del Ministerio a finales de esta semana o a principios de la siguiente para que pueda ser descargada por todos aquellos que estén interesados.

Indica D^a Isabel Freire que el informe está estructurado en ocho apartados. En el primero, a modo de introducción, incluye los aspectos más relevantes que desarrollará a lo largo de la exposición. En el segundo apartado se verá el motivo por el cual se han producido estos accidentes. En el tercer punto, se recoge donde se han producido estos accidentes por Comunidades Autónomas, el tipo de vía, si es zona urbana, si se ha producido durante la carga o la descarga.... En el cuarto apartado, se recoge cuando se han producido estos accidentes, el número de accidentes por mes y lo más interesante, los accidentes según el tramo horario. En el quinto apartado, se verán las consecuencias de estos accidentes y, para finalizar se refleja la evolución que ha tenido la accidentabilidad en el transporte desde el año 2008.

A título informativo, en el apartado 7 se recoge una lista con las mercancías transportadas con mayor número de accidentes. Se cierra la exposición con el apartado 8 de conclusiones, en el que se recoge un resumen de los apartados más importantes.

Durante el año 2019 el número de accidentes en el territorio español ha ascendido a 135, de los cuales el 35% se consideran accidentes graves, conforme al ADR (es decir, accidentes notificados) aquellos que la empresa tiene la obligación de comunicarlo a la Administración en el plazo de un mes. Con respecto a las causas, casi un 60% ha sido responsabilidad del vehículo ADR o del propio conductor. Estos accidentes, en un porcentaje alto se han producido en la RIMP. Otro dato importante, que merece una reflexión, es que, en las pruebas realizadas relativas al consumo de drogas y alcohol, 4 conductores del ADR dieron positivo: dos en consumo de alcohol y dos en estupefacientes.

El apartado 2 recoge las causas de los accidentes; pues bien, en este sentido, el 12% de los casos no se conocen las causas, bien porque en la parte de la Guardia Civil no ha concretado o bien porque no se ha podido dilucidar o no estaba indicada. La distracción, el cansancio, la fatiga y la somnolencia son básicamente las causas de los accidentes, con un 57%. Por otro lado, los fallos técnicos, reventones de neumáticos, averías de válvulas... etc constituyen el 14% de los accidentes. Las conductas antirreglamentarias como la conducción sin adecuarse al estado de la vía, la distancia de seguridad... etc han generado el 8% de los accidentes y, por último, el estado de la calzada (barro...) ha sido la causa del 4% de los accidentes.

En cuanto al lugar en el que se han producido los accidentes, se ha hecho una distribución por Comunidades autónomas; Andalucía y Castilla y León con 18 accidentes van a la cabeza seguidos de la Comunidad Valenciana y Cataluña con 17 accidentes.

Teniendo en cuenta las previsiones del RD 97/2014, que regula el transporte de mercancías peligrosas por carretera y la Red de Itinerarios (RIMP) y establece el uso preferencial de las autopistas frente a autovías y carreteras convencionales, en carreteras de único sentido (que son las más seguras) se concentra el 51 % de los accidentes, mientras que en carreteras con doble sentido de circulación el 35%. También se han producido accidentes en zona urbana y en zonas de carga y descarga.

En cuanto a la franja horaria, en los tramos diurnos son donde se producen más accidentes al ser donde hay mayor concentración de tráfico.

Los daños personales sufridos como consecuencia de estos accidentes se elevan a un total de 103; de estos accidentes, 38 han sido causados por la mercancía peligrosa que se transportaba (se trata de un número muy elevado). En un solo accidente se registraron 30 heridos por un derrame de ácido sulfúrico. El número de fallecidos asciende a 6, pero no hay que lamentar fallecidos por causa de la mercancía peligrosa.

D^a Isabel Freire continúa hablando en este caso de la evolución de la accidentabilidad desde el año 2008. En ese año (2008) el número de accidentes fue del 136, y esta cifra fue paulatinamente descendiendo hasta el año 2012. En el año 2013 subió la cifra que volvió a descender en el año 2014. Es de destacar que desde el año 2015 hasta el año 2019 desgraciadamente el número de accidentes ha ido creciendo anualmente.

En el apartado 7 se dedica a qué mercancías tienen mayor accidentabilidad: el gasoil, la gasolina y los hidrocarburos gaseosos licuados son las que mayor número de accidentes registrados al ser las mercancías más transportadas.

Para finalizar D^a Isabel Freire hace un resumen de los datos más significativos: el número de accidentes correspondientes al año 2019 por carretera asciende a 135 (con una tasa de crecimiento medio anual del 9%; respecto a la localización) y casi un 40 % de los accidentes se han producido en carretera con doble sentido de circulación. El 57% de los mismos se producen por distracción, fatiga y somnolencia, reventones de neumáticos, averías en el sistema de válvulas y la estiba inadecuada de la carga.

D^a Isabel Freire finaliza su exposición dando las gracias a todos los presentes y manifestando su disponibilidad para responder a las dudas puedan plantearse.

D. Jesús Soriano toma la palabra para comentar que una de las causas por las que ha podido aumentar el número de accidentes de mercancías peligrosas puede ser que se ha producido un aumento en el volumen de producción y, por lo tanto, en el número de expediciones. El transporte de productos químicos y de combustibles ha aumentado y parece lógico que también aumente el riesgo de accidentes.

D. Juan Antonio Balbín quiere planear un tema importante y que preocupa a los consejeros de seguridad, a los que representa; se trata del tema relativo a los exámenes de consejeros de seguridad de este año. Es de todos conocido que, debido a la Pandemia, se ha anulado la primera convocatoria y la situación epidemiológica actual en todas las provincias hace suponer que se va a producir un confinamiento, por ejemplo, en Cataluña, de modo que seguramente se anularán los exámenes. Manifiesta, por ello, la importancia que tiene que se realicen esos exámenes ya que, en caso contrario, se perderían las titulaciones. A su juicio se debe arbitrar un sistema, aunque sea excepcional, para que, en caso de que no se puedan realizar exámenes presenciales este año, se pueda prorrogar la vigencia de los títulos o se puedan realizar los exámenes online.

D. Eduardo Gómez manifiesta al respecto que no va a dar tiempo a desarrollar una aplicación para poder realizar los exámenes “on line”. Recuerda, no obstante que la validez de los títulos está prorrogada en estos momentos hasta el día 30 de noviembre, en virtud de un Acuerdo Multilateral. Por ello, considera que, en el caso de producirse un confinamiento, está redactándose otro Acuerdo Multilateral para prorrogar de nuevo los permisos de los conductores y de los consejeros de seguridad hasta el día 28 de febrero de 2021. En el caso de que se diera esa esa situación, no habría ningún problema de firmar ese nuevo acuerdo de modo que la vigencia de los títulos se extendería hasta el 28 de febrero. Tiene conocimiento de que las Comunidades Autónomas sin embargo han convocado exámenes de acceso y renovación. Cataluña, por ejemplo, tiene intención de realizar los exámenes en diciembre, otras en el mes de noviembre y muchas han examinado ya; indica que no tiene información relativa a Ceuta y Melilla. Por ello insiste en que, si se diera la circunstancia excepcional por la Pandemia, no habría ningún problema de firmar ese nuevo acuerdo multilateral. Es importante entender que, en cualquier caso, se conserva la fecha de origen (aunque la fecha del examen fuera en noviembre, el cómputo de los cinco años se contaría a partir de la fecha de origen).

D. Arturo García interviene para comentar que Extremadura todavía no ha convocado los exámenes. Por otro lado, aprovecha el uso de la palabra para indicar que, desde su Asociación quieren agradecer a D. Eduardo Gómez su constante apoyo al sector deseándole, del mismo modo, que disfrute de su jubilación.

D. José Antonio Rodríguez, de la Junta de Extremadura, informa que la convocatoria se va a publicar en el Diario Oficial de Extremadura la semana que viene, casi con toda seguridad, de modo que los exámenes se puedan realizar antes de que finalice el año

5.- Nueva aplicación para la adscripción de consejeros de seguridad.

Vista a lo largo de la exposición.

6-. Asuntos varios.

D. Eduardo Gómez cierra la sesión dando las gracias a todos por haber tenido la oportunidad de trabajar en este ámbito y por el apoyo que ha recibido a lo largo de toda su vida profesional. Añade que hará llegar, a todos, un correo con su nueva dirección de correo electrónico, ya que el correo corporativo no podrá seguir utilizándolo, y recuerda que, aunque estos días estará de vacaciones, estará en activo hasta el día 31 de diciembre. Reitera, a todos, su agradecimiento por las muestras de cariño que está recibiendo.

D. Jesús Soriano interviene para manifestar su deseo de que conste el acta su reconocimiento a la carrera profesional de D. Eduardo Gómez, por su colaboración con la industria quien reconoce su valor y el trabajo bien hecho. Personalmente le desea lo mejor y le da la enhorabuena por ser fiel a su estilo

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:15 horas.

Madrid, 4 de noviembre de 2020

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidente de las Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras.